

Näringsdepartementet
Enheten för Marknad och
regelverk på transportområdet
103 33 Stockholm

n.registrator@regeringskansliet.se

Remissyttrande – Genomförande av direktivet 2014/94/EU om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen

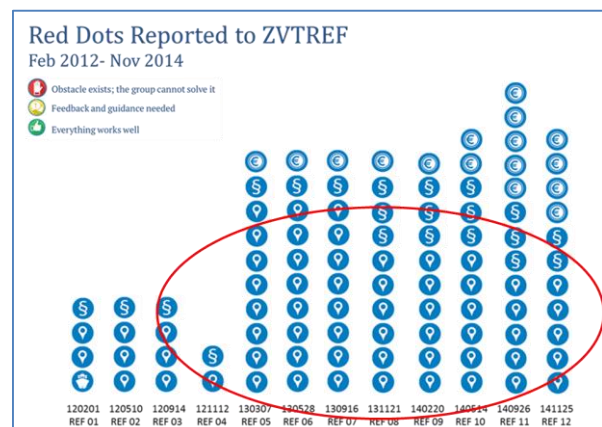
Föreningen Svensk Sjöfart (FSS) har tagit del av remissen och vill framföra följande.

FSS var den första redareföreningen i Europa att 2009 anta EU-kommissionens vision om en sjöfart utan negativ påverkan i luft och vatten. 2015 tog FSS initiativet att ta fram en klimatfärdplan (Bilaga) med ett tydligt mål att bidra i arbetet att reducera sjöfartens klimatpåverkan. Men framförallt har FSS medlemmar, tillsammans med partners, varit drivande och i flera fall världsledande i att konkret utveckla och pröva alternativa bränslen för fartyg. Ett flertal av dessa Industriprojekt drivs inom ramen för samarbets- och projektplattformen Zero Vision Tool (ZVT). Läs mer på www.zerovisiontool.com.

Industrigrupperna i ZVT rapporterar kvartalsvis utvecklingen i projekten till en referensgrupp i vilken ingår samtliga verk- och myndigheter som arbetar med sjöfartsfrågor. Denna rapportering sker i perspektiven Fartyg/Teknik, Infrastruktur, Finansiering, Forskning och regelutveckling samt status i de olika perspektiven i röd/gul/grön. Röd innebär att industrigrupperna har behov av hjälp. De alternativa bränslen som idag återfinns i ZVT är LNG, Metanol och batteri samt landansluten el. Även de fartyg som ”renar” bränslet ombord med s.k. skrubberteknik, är i behov av en form av infrastruktur såtillvida att det avfall som tvättas ombord, måste omhändertas iland.

Sedan 2011 har ett femtontal industriprojekt kvartalsvis rapporterat och en sammanfattning över de ”röda rapporteringarna” pekar tydligt på att utmaningen med ”Infrastruktur”.

Lösningen på dessa utmaningar relaterat till infrastruktur byggt på ett mycket stort ansvarstagande från industrin och stöd från berörda myndigheter och verk. Ett helt avgörande stöd är just ”stödet att söka ekonomiskt stöd” från EU. Möjligheten att erhålla stöd från EU är helt avgörande i uppbyggnaden av infrastruktur för alternativa bränslen. I Finland erhålls delvis nationellt stöd, men i Sverige jobbar vi främst direkt mot EU. Ett tydligt ”stöd att söka stöd” (nationellt stöd för uppväxling och delvis medfinansiering) har erhållits och är helt avgörande då nationell finansiering inte finns tillgänglig för de större investeringarna.



Vidare är det viktigt att detta stöd är teknikneutralt. Sjöfarten har just påbörjat sin omställning, och även om LNG är den absolut vanligaste av de alternativa bränslen som idag finns, måste noteras de framgångsrika pilotprojekt som görs med Metanol och batteri.

Sverige och Svensk sjöfartsnäring har visat i ett antal piloter att det är tekniskt möjligt för sjöfarten att ta stora steg i reduktion av både miljö- och klimatpåverkan. För att en bredare omställning skall ske, måste dock finansiella mekanismer utvecklas som stödjer både investering i alternativa bränslen och drift av dessa.

Uppbyggnad av nödvändig infrastruktur måste samfinansieras av EU och inom industrin måste samordning ske. Utöver gjorda erfarenheter inom ZVT, ingår FSS bl.a. i den s.k. DAFI-gruppen som Energigas Sverige initierat och driver.

Göteborg den 4 februari 2016

Carl Carlsson
Hållbarhetsfrågor

Fredrik Larsson
Miljö och Säkerhet

Bilag: Klimatfärdplan för Svensk sjöfart